POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 9 | WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1934 | ROK 1



Z WYBRZEŻA I MORZA

Rekordowe obroty portu gdyńskiego w sierpniu. W przeciągu miesiąca sierpnia r. b. ogólne obroty towarowe w porcie gdyńskim wyniosły 662.055.7 tonn. Jest to rekordowa cyfra obrotu towarowego, jakiej dotychczas w porcie naszym nie osiągnięto, gdyż poprzedni rekord, zanotowany w miesiącu listopadzie roku ubiegłego, wynosił 639.984.5 tonn.

Ruch statków w porcie gdyńskim. W miesiącu sierpniu przez port gdyński przeszło ogółem 862 statków o łącznej pojemności ponad 780 tysięcy tonn. Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie polska, trzecie duńska, czwarte niemiecka.

Ruch pasażerski w miesiącu sierpniu. Ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł w przeciągu miesiąca sierpnia 5.801 osób. Wzrósł zatem w porównaniu do miesiąca lipca o 1,705 osób. Przyczyną tego wzrostu były, obok wzmożonego ruchu turystycznego, przyjazdy na Zjazd Polaków z Zagranicy.

Połów ryb na wybrzeżu. W miesiącu sierpniu r. b. złowiono na całem wybrzeżu polskiem blisko 285.000 kg. ryb wartości blisko 160.000 złotych.

Promocja oficerów marynarki. W dniu 15-go sierpnia odbyła sie w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej uroczysta promocja oficerska. Już liczba promowanych oficerów, wyższa od poprzednich, wykazuje że Naród i Państwo myślą poważnie o rozwoju sił zbrojnych na morzu. Ponadto po raz pierwszy obok 13 nowych oficerów korpusu morskiego promowano 12 oficerów mechaników i elektryków, co ma ogromne znaczenie dla rozwoju tak doniosłej służby technicznej na morzu.

Trawler „Jaskółka". W porcie wojennym Gdyni spuszczono na morze w d. 11 września poławiacz min, czyli t. zw. trawler, „Jaskółka". Należy podkreślić, że jest to pierwszy okręt wojenny, zbudowany całkowicie w Polsce i to wyłącznie z materjałów krajowych. „Jaskółka" jest wprawdzie niewielkim okrętem, ale w ślad za nią budowane są dalsze trzy okręty tego samego typu również w Polsce, co stanowi już poważny sukces naszego przemysłu okrętowego.

Prace na wybrzeżu. Obok stale posuwających się robót nad dalszą rozbudową portu gdyńskiego wykonywane są na wybrzeżu roboty, mające na celu podniesienie jego znaczenia gospodarczego, turystycznego i kulturalnego. M. in. w roku ubiegłym rozpoczęto w Wielkiej Wsi-Hallerowie budowę parku nadmorskiego ku czci poety kaszubskiego Hieronima Jarosz-Derdowskiego. Park ma być wielkim reprezentacyjnym parkiem nadmorskim i będzie stanowić jednocześnie rezerwat roślinności z całego wybrzeża polskiego.

W Wielkiej Wsi-Hallerowie prowadzone są również prace betonowe, których zadaniem jest przygotowanie materiału do budowy szosy przez półwysep helski.

Odpust w „kaszubskiej Częstochowie". W roku bieżącym, podobnie, jak i lat ubiegłych, odbył się w Swarzewie, zwanym „kaszubską Częstochową", uroczysty odpust, na który przybyły tłumy pątników nieomal ze wszystkich osad rybackich wybrzeża polskiego. Najpodnioślejszą chwilę stanowi w odpuście odsłonięcie cudownej figury Matki Boskiej Swarzewskiej, noszącej miano Opiekunki Rybaków. Figura ta pochodzi z XV-go wieku. Początkowo miała się znajdować w kościele w Helu, ale po zawładnięciu tym kościołem przez protestantów figurę, jak głosi podanie ludowe, wrzucono do morza, które jednak wyrzuciło ją na brzeg pod Swarzewem, gdzie po dzień dzisiejszy otaczana jest wielką czcią przez lud kaszubski, który na jej cześć ułożył nawet przed wiekami przepiękną pieśń, śpiewaną na odpuście w Swarzewie.

Pierwsza podróż polskiego statku naokoło świata. W dniu 16 września r. b. statek szkolny „Dar Pomorza" wyruszył z Gdyni w podróż naokoło świata. Jest to pierwsza podróż statku polskiego naokoło świata. Trasa statku idzie przez Kopenhagę, Haiti, Kanał Panamski, Honolulu, Japonję, Chiny, Singapore, Południową Afrykę i Azory. Załoga „Daru Pomorza" składa sie ze 106 osób, w tem kapitan, 15 oficerów i 61 uczniów.

Flota sowiecka w Gdyni

Marynarka wojenna reprezentuje kraj nazewnątrz, broni interesów znajdujących się za morzami obywateli, pomaga mężom stanu w rozwiązywaniu zagadnień politycznych, wreszcie jest łącznikiem między pragnącemi pokojowo współpracować narodami. Dzięki niej następuje wzajemne poznanie i zbliżenie między obcemi sobie dotąd krajami, stąd zaś korzystne przymierza, będące skolei źródłem pokoju i dobrobytu dla narodu.

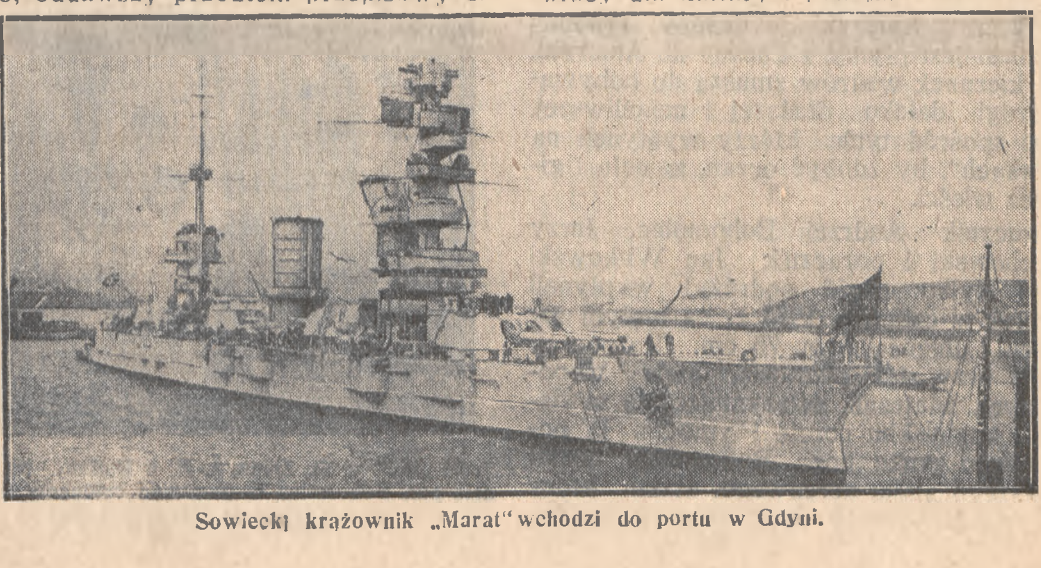
Polska marynarka wojenna ma za sobą właśnie taką zasługę. Ona to przerzuciła poprzez Bałtyk już niejeden most porozumienia między Polską i zamorskiemi krajami. A w lipcu bieżącego roku „Wicher“ i „Burza“ pod dowództwem kontradmirała Unruga, udały się do Leningradu, na zaproszenie dowództwa floty i rządu sowieckiego.

Okręty polskie doznały w Leningradzie bardzo dobrego przyjęcia. Nic też dziwnego, że kiedy okręty sowieckie w początkach września przybyły do Gdyni, by za wizytę podziękować, z naszej strony przyjęte były również szczerze i serdecznie, jak na gościnnych gospodarzy przystało.

Pancernik „Marat“ (24.000 tonn, 20 węzłów i 12 dział 305 m/m), oraz kontrtorperdowce „Kalinin“ (1,500 tonn) i „Wołodarskij“ (1.200 tonn) weszły do portu gdyńskiego, oddawszy przedtem przepisowy salut — 21 strzałów armatnich na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i 13 — na cześć dowódcy floty polskiej kontradmirała Unruga. Odpowiedział na to strzał za strzał ORP „Bałtyk“, poczem okręty sowieckie przycumowały na nadbrzeże, obok dworca morskiego. Dowodzi to wielkości portu w Gdyni, skoro wielkie nawet pancerniki mogą przybijać do brzegu, a nie, jak zwykle, stawać na kotwicy na redzie i stamtąd dopiero szalupami komunikować się z lądem.

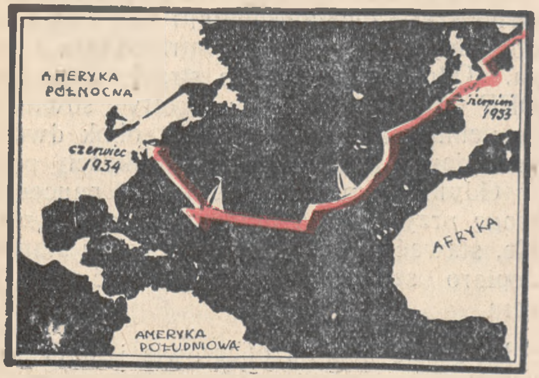
W czasie postoju oficerowie i marynarze sowieccy zwiedzili partjami Jastrzębią Górę na wybrzeżu, Poznań i Kartuzy, podczas gdy dowódca floty bałtyckiej Galler z kilkoma oficerami przybył do Warszawy. Były też obustronne przyjęcia i bankiety, a także bal marynarski w olbrzymiej hali dworca morskiego w Gdyni. Na balu tym marynarze polscy starali się rozruszać gości, którzy, acz sympatyczni, tem niemniej byli wciąż jacyś zamknięci w sobie i ponurzy.

Pobyt eskadry sowieckiej wywołał duży ruch handlowy na wybrzeżu i zostawił, ze względu na dobre sprawowanie marynarzy, miłe wrażenie. Oby stał się zapowiedzią długotrwałej zgody między dwoma sąsiedniemi słowiańskiemi narodami i wspólnej pracy dla kultury i pokoju. G.



Sowiecki krążownik „Marat“ wchodzi do portu w Gdyni.

Na jachcie przez Ocean



Trasa jachtu „Dal".

W czerwcu b. r. do wielkiego portu New Yorku zawitał mały jacht, którego załogę stanowili dwaj Polacy: por. A. Bohomolec i J. Świechowski. Na jachcie widniał napis: „Dal-Gdynia". Z New Yorku „Dal" popłynęła do wielkich jezior Ameryki Północnej.

„Dal" jest drugim małym żaglowcem polskim, który zwyciężył ocean. W lipcu 1933 roku harcerze polscy Wagner i Korniowski, po 327 dniach podróży na żaglowcu „Zjawa", wylądowali u brzegów Ameryki Południowej.

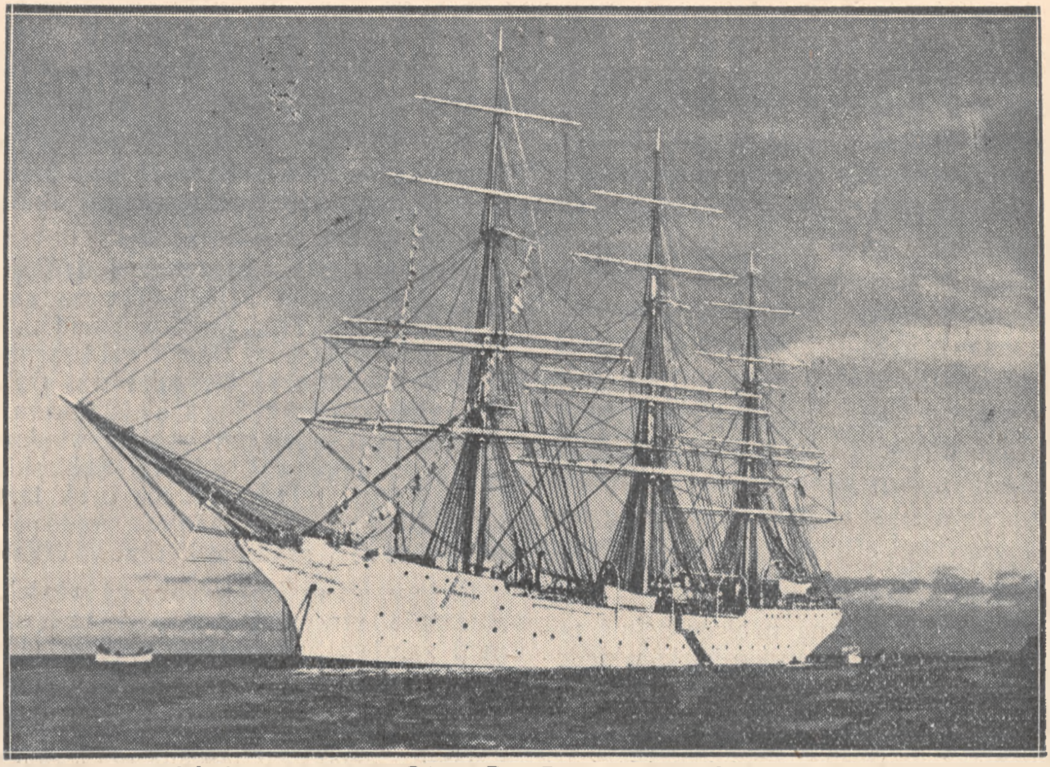
Wielu żeglarzy przepłynęło i przepływa Atlantyk na małych statkach żaglowych zwłaszcza z Ameryki do Europy. Trudniej natomiast jest płynąć z Europy do Ameryki, gdyż kierunek wiatrów zmusza do odbywania drogi daleko dłuższej i uciążliwszej. Wielu spośród tych, którzy wypłynęli na „łupinkach", by zdobyć ocean, zginęło i ginie bez wieści.

Porucznik Andrzej Bohomolec, Jerzy Świechowski i porucznik Jan Witkowski (odbył tylko część podróży) wypłynęli z Gdyni w czerwcu 1933 r. na małym żaglowcu, długości 8 m. 75 cm. Rozpoczęli podróż przy złej pogodzie, mgle i niepomyślnych wiatrach, zatrzymując się w Hawrze i angielskim porcie Plymouth. W pobliżu tego portu por. Bohomolec dostał pierwszego ataku sercowego, ataku, który i w dalszej podróży powtarzać się będzie, opóźniając przepłynięcie Atlantyku. 15 lipca ruszono w dalszą drogę, kierując się na południe w stronę wysp Azorskich, które „Dal" minęła w końcu lipca. Odtąd bierze kurs na zachód. Podróż odbywała się naogół w możliwych, choć ciężkich warunkach. Ale od połowy sierpnia zaczęły się pierwsze zwiastuny nadciągającego huraganu: wiatr wzmagał się na sile, ołowiane chmury pokryły niebo. 18 sierpnia na noc postawiono już żagle sztormowe. Cyklon, najgroźniejszy wróg żeglarzy na oceanie, zbliżał się szybkiemi krokami do samotnej „łupinki", dopędził „Dal", rzucił nią tak silnie, że cała załoga znalazła się na suficie kajuty, maszt został złamany, a woda wypełniła jej wnętrze. Gwałtowne przechylenia jachtu i nowe potoki wody następowały po sobie przez długie godziny ataku huraganu.

Bohaterska załoga „Dali" z walki wyszła zwycięsko. Stan żaglowca był jednak



Jacht „Dal" w St. Zjedn. A. P. w Buffalo. Na pokładzie por. Bohomolec w otoczeniu członków miejscowego Oddziału Młodych LMK.



W dniu 16 września b. r. wyruszył z Gdyni „Dar Pomorza" w pierwszą w dziejach polskiej marynarki podróż naokoło świata.

tak opłakany, że trzeba było przed dalszą podróżą szukać miejsca dla dokonania gruntownej naprawy jachtu. Wylądowano na Bermudach, gdzie dzielnych żeglarzy polskich przywitano gościnnie, i gdzie „Dal" otrzymała nowy maszt i olinowanie. W początkach września jacht wyruszył do bliskiego już, zdawałoby się, celu podróży — do New Yorku. Nowy atak sercowy por. Bohomolca zmusza załogę do powrotu na Bermudy, by ratować zdrowie, a może nawet życie inicjatora podróży. Tym razem trzeba było podróż przerwać na dłuższy czas, by zakończyć ją dopiero w roku następnym, w czerwcu 1934.

Zwycięska walka z cyklonem, któremu nie ostały się dziesiątki większych, a nawet wielkich statków, hart i siła woli załogi, upartej woli osiągnięcia zamierzonego celu, nie zostały przekreślone tak znacznem opóźnieniem przybycia „Dal" do lądu amerykańskiego. Obcy umieli to ocenić. Ocenili też i swoi — Polacy w Stanach Zjednoczonych. Redakcja „Polski na morzu" otrzymała w sierpniu b. r. od Oddziału Młodych LMK w Buffalo list, w którym czytamy:

„W Buffalo nasi żeglarze byli rozchwytywani na wszystkie strony, tak przez swoich, jako też i przez obcych — każdemu byli drodzy. Tysiączne tłumy zwiedzały tę skromną łupinkę, która dla chwały Polski niosła przez wzburzone fale srogiego Atlantyku nieustraszoną swą załogę.

Poraz pierwszy w historji świata bandera polska ze zbrojną ręką powiewała na wodach i wielkich jeziorach Ameryki Północnej.

Nam, jako młodemu pokoleniu na wychodźtwie, przez czyn ten dodano otuchy i zapału do dalszej pracy nad budową Polski Mocarstwowej".

Młodzież w Stanach Zjednoczonych, zorganizowaną pod sztandarami LMK. możemy zapewnić, że całe młode pokolenie Polaków z czynu pierwszych polskich zwycięzców Atlantyku czerpać będzie zapał i otuchę do dalszej pracy dla Polski — państwa morskiego.

Królewskie pamiątki na wybrzeżu

Nie zachowało się na polskiem wybrzeżu wiele pamiątek związanych z pobytem nad morzem naszych królów. Niema w tem nic dziwnego: nieliczni bowiem i zrzadka tylko zjawiali się najwyżsi włodarze Rzeczypospolitej na nieurodzajnej i ubogiej ziemi, obmywanej słonemi falami Bałtyku.

Stosunkowo liczne wspomnienia, żywe jeszcze dotąd w tradycji kaszubskiego ludu, oraz widoczne ślady pobytu pozostawił po sobie znakomity i zwycięski wódz, a zarazem wielki miłośnik uroków polskiego morza — *król Jan III Sobieski*.

Podwójne a silne więzy łączyły go z wodami polskiego Bałtyku. Nietylko bowiem dla wytchnienia zjeżdżał król z Warszawy czy ulubionego Wilanowa na daleki kraniec Rzplitej, ale też aby na miejscu pełnić powinności, jakie na królewskie barki wkładała piastowana od r. 1678 godność starosty puckiego, po powtórnem wykupieniu tegoż starostwa z rąk gdańszczan.

Gdy mu tylko czas pozwalał zjeżdżał też król, niejednokrotnie z rodziną, nad morze, chętnie tam wypoczywając po trudach ciężkiej pracy państwowej i zażywając kąpieli morskich.

Szczerym a stałym afektem zapałała ku morzu i królewska małżonka, piękna „Marysieńka". Zwłaszcza ulubionym jej zakątkiem stały się też, stanowiące w owym czasie własność Sobieskich, dobra *Kolibki*, uroczo położone o km. na wschód od znanego dziś nadmorskiego letniska Orłowa.

W starym i pięknym parku, pełnym rzadkich okazów drzew i krzewów, którego zwiedzanie utrudnia, niestety ,obecny właściciel dóbr kolibkowskich, znajduje się po dziś dzień t. zw. *grota Marysieńki*. Jest to naturalnie na skraju parku wyżłobiona grota, tuż obok urwisto opadającego ku morzu wybrzeża, skąd się roztacza prześliczny i rozległy widok, podziwiany niejednokrotnie — jak mówi tradycja — przez królową Marysieńkę.

Można, a nawet należy się domagać w interesie licznych ciekawych pamiątek przeszłości turystów, aby usunięty został szereg przeszkód i utrudnień, związanych ze zwiedzaniem parku w Kolibkach i groty Marysieńki. Przykro też razi niepotrzebna i z brakiem poczucia historycznego pietyzmu zastosowana „dekoracja" tego pamiątkowego zabytku.

Cenny i dosłownie jeszcze i dzisiaj „żywy" ślad pobytu króla Jana znajdujemy w okolicy *Rzucewa*, położonej nad morzem 6 km. na południe od Pucka wsi kaszubskiej. Ciągnie się tam w kierunku wsi *Osłonino* wspaniała czterorzędowa aleja lipowa, które to drzewo — jak powszechnie wiadomo — zwłaszcza umiłował był król Sobieski. Pośród okazów młodszych nie brak tam potężnych olbrzymów, godnych stanięcia obok zasłużonych i sędziwych drzew Wilanowa.

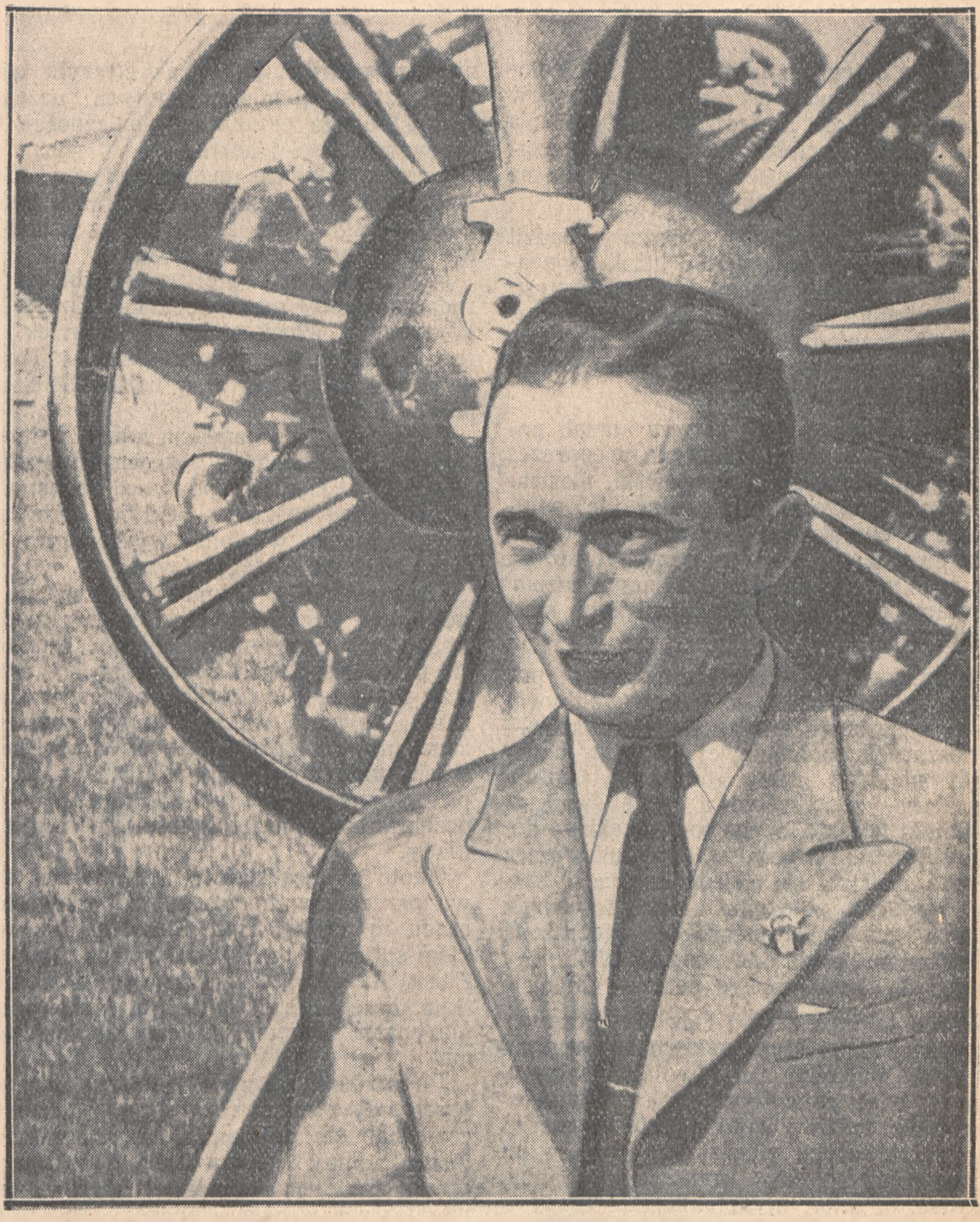
Piekny, a i dziś przez obecną właścicielkę starannie utrzymywany park w Rzucewie miał założyć Sobieski, gdy dobra te przeszły na jego własność po woj. Weyherze. Mieszkańcy Rzucewa jeszcze dziś pokazują stare i niezwykle rozłożyste drzewo, które — jakoby — miał król Jan własnoręcznie zasadzić. Stanowiąca swojego rodzaju unikat czterorzędowa aleja lipowa warta jest bezwzględnie, zarówno jak i piękny park, obejrzenia. Dotrzeć do Rzucewa najpraktyczniej dojechawszy do *Zelistrzewa*, skąd już pieszo tylko 3 km. Celem obejrzenia alei i zwiedzenia parku trzeba się, nie bez kłopotu, wystarać na miejscu o specjalne pozwolenie w zarządzie dworskim.

O wylądowaniu w r. 1594 pod *Rozewiem* powracającego morzem z Szwecji *Zygmunta III* przypomina wzniesiony niedawno u początku t. zw. *Lisiego Jaru*, przy biegnącej tędy autostradzie, skromny lecz ładny obelisk.

Wylądowawszy koło Lisiego Jaru król udał się w gościnę do sędziego puckiego Ernesta Krokowskiego, w którego rodzinnym *Krokowie* (5 klm. na wschód od jez. Żarnowieckiego) spędził dni parę.

Dzisiaj potomkowie starożytnego rodu zapierają się swego polskiego pochodzenia i używają tytułu „hrabiów von Krockow". Przy polskości stoi natomiast twardo dzielny okoliczny lud kaszubski.

St. Sm.



W MIĘDZYNARODOWYM TURNIEJU LOTNICZYM CHALLANGE'U 1934 R. ODNIÓSŁ WSPANIAŁE ZWYCIĘSTWO WIDOCZNY NA ZDJĘCIU KPT. PILOT JERZY BAJAN.

SPŁYW „CAŁA POL

W roku ubiegłym Liga Morska i Kolonjalna zorganizowała po raz pierwszy spływ „Przez Polskę do Morza“ dla podkreślenia w ten sposób wartości wewnętrznych szlaków wodnych, ich znaczenie dla wyjścia na morze, na świat szeroki.

Pierwszy spływ ku morzu obudził żywe zainteresowanie wśród ludzi, związanych ze sportami wodnemi, a przedewszystkiem wśród członków LMK i osiągnął niebywałe powodzenie. Stał się też początkiem dorocznych imprez, które weszły w zakres programu Ligi.

Na czele tegorocznego spływu stanął, podobnie, jak i w roku ubiegłym, wiceprezes LKM. gen. Stanisław Kwaśniewski, niestrudzony organizator i propagator idei spływowej. W charakterze kierownika tej wspaniałej imprezy wodnej towarzyszył też on cały czas spływowi na podążającym razem z setkami kajaków i łodzi specjalnym statku kierownictwa.

Tegoroczny spływ, zapoczątkowany pod hasłem „Cała Polska do morza“, odbywał się w wyjątkowo trudnych warunkach — na obszarach południowej Polski w chwili, gdy niektóre grupy rozpoczęły spływ rozszalały z żywiołową siłą wszystkie potoki górskie, a następnie rzeki — dopływy Wisły. Grupy, zaskoczone przez powódź, znalazły się niejednokrotnie w bardzo trudnem położeniu. Mimo to jednak znaczna część uczestników, niezrażona przeszkodami, parła odważnie ku Wiśle, aby dotrzeć do zamierzonego celu — Gdyni.

Wobec takiego zapału i dzielnej postawy wszystkich grup kierownictwo spływu mimo klęski powodzi nie odwołało spływu. Płynęły więc ze wszystkich krańców ziemi polskiej łodzie i kajaki, parte ku morzu przez wytrwałych wioślarzy. Płynęły ku morzu grupy Wisły krakowskiej, Sanu, Dniestru, Prutu, płynęły liczne grupy Śląska, Wołynia, Polesia i Wileńszczyzny.

W dniu 6 sierpnia odbyła się w Warszawie pierwsza defilada uczestników spływu, a choć liczebnie nie osiągnęła przewidywanych rozmiarów, to jednak cieszyła widokiem dziarskich min przybyłych uczestników i budziła entuzjazm publiczności dla ich wytrwałości i hartu.

Zresztą w miarę postępu spływu wzrastała i liczba uczestników, bo każda niemal rzeka niosła nowe łodzie, nowych wioślarzy z różnych dzielnic kraju.

Mijając kolejno twierdzę modlińską, starodawne grody mazowieckie — Czerwińsk, Wyszogród, Płock, dalej Włocławek, Toruń, Chełmno, Grudziądz, Gniew i Tczew, spływ dotarł do Gdyni w liczbie 1.400 osób na 650 łodziach.

Z Gdańska — po nadaniu taboru koleją do domów — uczestnicy spływu na statkach „Gdynia“ i „Gdańsk“ popłynęli ku ostatecznemu celowi spływu — Gdyni, tym najwspanialszym wrotom wyjściowym naszych rzek na rozległy świat.

Uroczystości w Gdyni rozpoczęły się od wspólnego nabożeństwa, które zgromadziło wszystkich uczestników spływu. Utworzył się następnie długi i barwny pochód, który przy dźwiękach doborowej orkiestry Marynarki Wojennej, przemaszerował raźno ulicami miasta, kierując się w stronę portu. Wielu uczestników spływu miało po raz pierwszy zobaczyć polskie morze, to też oczekiwano z niecierpliwością momentu defilady.

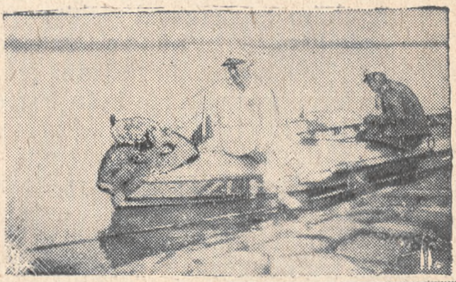
Około półtora tysiąca uczestników spływu przedefilowało uroczyście przed kom. rządu m. Gdyni mgr. Sokołem, kierownikiem spływu gen. Kwaśniewskim, prezesem Polsk. Akademji Literatury W. Sieroszewskim, oraz przedstawicielami kierownictwa Marynarki Wojennej i licznymi dostojnikami.

Po rozdaniu nagród i żetonów pamiątkowych spływ został rozwiązany i uczestnicy rozjechali się do domów w słusznem poczuciu dumy i zadowolenia z dokonanego w tak trudnych warunkach wysiłku, pełni niezatartych wrażeń z podróży. Spływ wykazał nietylko wielką tężyznę fizyczną wioślarzy, ale i wysoki poziom moralny uczestników, ich karność i poczucie solidarności.

J. L.

SKA DO MORZA”





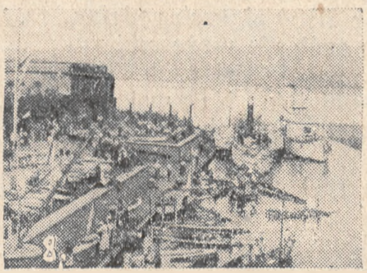












1. Pod Chełmnem. 2. Łódź „Żubr”. 3. Grupa P. W. Leśników z Białowieży. 4. Najstarszy uczestnik Spływu, 74-letni sędzia Witkowski z Dzisny. 5. Gen. St. Kwaśniewski wita uczestników Spływu w Gdyni. 6. Fragment defilady. 7. Postój pod Grudziądzem. 8. W gościnie Włocławskiego Tow. Wiośl.

Gawędy kolonjalne

Emigracja osadnicza a koszty przejazdu

W poprzednim numerze „Polski na Morzu" stwierdziliśmy, że można emigrować tylko na rolę, bo niema dzisiaj ani jednego kraju na świecie, gdzieby nie było bezrobotnych. Wszędzie rządy szukają lekarstwa na bezrobocie, ale znaleźć go nie mogą, i — ażeby nie powiększać istniejącego bezrobocia — zamykają drzwi przed napływem cudzoziemskich robotników.

Na skutek tego emigracja zarobkowa ustała zupełnie.

Ustała również emigracja rolniczo - osadnicza, ale z innych powodów. W porównaniu do cen zboża, bydła, ziemi i wogóle dobytku gospodarskiego koszty przejazdu przez ocean są tak duże, że dzisiaj przeciętnego rolnika na wyjazd do Brazylji czy Argentyny nie stać.

Wiadomą jest rzeczą, że na roli samotny człowiek nic nie zrobi. W każdem gospodarstwie dobra gospodyni nieraz jest więcej warta od gospodarza, a za morzem trudności gospodarowania bez gospodyni są jeszcze większe, niż w Polsce.

Wyjeżdżając całą rodziną, trzeba liczyć przeciętnie od 3 do 5 osób na rodzinę. Bywają wprawdzie rodziny mniejsze, lecz ileż można wskazać rodzin znacznie liczniejszych.

Rodziny, jadące na rolę, korzystają ze zniżek w cenie i płacą 667 złotych 50 groszy od osoby dorosłej. Licząc cztery osoby na rodzinę uczyni to kwotę 2.670 zł., a łącznie z innemi wydatkami podróży, kosztami wyrobienia paszportu i t. p., suma powyższa urośnie do 3 tysięcy złotych. Trzeba ponadto mieć paręset złotych na koszty urządzenia się i zagospodarowania w nowym kraju, czyli w rezultacie bez 3.500 złotych rodzina, składająca się z 4-ch osób nie może emigrować, a 3.500 zł. w dzisiejszych czasach — to duży majątek. Na wsi naszej jest coraz ciaśniej. Bezrolnych i małorolnych, wyrobników, chałupników i posiadaczy drobnych parcel, mniejszych i trochę większych od jednego morga, przybywa. Zarobków w kraju niema. Droga na Saksy zamknięta. Jedynem pożywieniem tej wielkiej masy proletarjatu rolnego stają się ziemniaki i to przeważnie bez omasty. Dzieci, z braku obuwia, nie zawsze mogą chodzić do szkoły. Nasi bezrolni i małorolni, przeniesieni w warunki parańskie, dokonaliby cudu. Ziemi wbród, bierz ją tylko i uprawiaj, tylko niewiadomo, jak się do niej dostać. Paręset złotych, przy dużym wysiłku nawet tysiąc, niejeden zgromadziłby, a tymczasem potrzeba trzy tysiące.

Wyjściem z sytuacji byłoby kredytowanie kosztów przejazdu i ściąganie ich z dorobku osadnika w nowym kraju.

Nie jest to droga łatwa. W Brazylji i Argentynie i wogóle całej Południowej Ameryce jest tak dużo miejsca, tak łatwo zmienić nazwisko i ukryć się, że niejeden z osadników ulegnie pokusie i ukryje się, ażeby długu nie spłacać. Jednakże przy odpowiedniem porozumieniu zainteresowanych rządów i właściwej organizacji akcji kolonizacyjnej można tak wszystko urządzić, że każdy osadnik będzie musiał, chcąc czy nie chcąc, należność za przejazd pokryć. Wtedy dopiero można będzie rozpocząć walkę z przeludnieniem wsi. Dla przykładu weźmy powiat wieluński. Jeszcze parę lat temu do dwudziestu tysięcy i więcej osób z tego powiatu znajdowało pracę w Niemczech. Egzystencja co najmniej 10 tysięcy rodzin w tym powiecie była związana ściśle z emigracją zarobkową do Niemiec. To się skończyło. Głód i nędza gnębią te rodziny, któreby chętnie udały się na rolę do Parany w Brazylji, ale nie stać ich na opłacenie kosztów przejazdu. Zakredytowanie tych kosztów chociażby w 50-ciu procentach sprawę rozwiązuje i kończy z przeludnieniem w powiecie wieluńskim, a takich przeludnionych powiatów, szczególnie w Małopolsce zachodniej i środkowej, mamy dużo.

Jak z powyższego wynika, sprawa emigracji osadniczej może wejść na poważniejsze tory dopiero z chwilą zajęcia się tą sprawą przez rząd. Bez dostatecznego poparcia rządu emigracja na rolę będzie się odbywała kapaniną i na stan przeludnienia wsi polskiej nie wpłynie.

Michał Pankiewicz

Harcerstwo polskie na Dalekim Wschodzie w latach 1917 — 1920

Harcerstwo polskie na Dalekim Wschodzie powstało po rewolucji rosyjskiej najpierw we Władywostoku, gdzie młody chłopak — druh Jankowski z drużyny kijowskiej Sedlaczka — założył w dniu 29 listopada 1917 roku pierwszą polską drużynę harcerską nad Pacyfikiem.

Społeczeństwo polskie we Władywostoku początkowo niedostatecznie poparło wysiłek młodego pioniera, tak, że drużyna do początku 1919 roku była bardzo nieliczna i nie przejawiała żywszej działalności.

W drugim skolei ośrodku na Dalekim Wschodzie — Charbinie, skupiającym liczniejszą i zasobniejszą kolonję polską założycielem drużyny był ś. p. inż. Aleksander Krzywiec.

Z inicjatywy jego oraz grona kilku starszych harcerzy polskich ze środowisk harcerskich Moskwy i Piotrogrodu powstała w dniu 6 czerwca 1918 roku drużyna harcerska w Charbinie, która w ciągu miesiąca liczyła już kilkudziesięciu członków.

Naczelnikiem drużyny został druh Feliks Anioł.

Społeczeństwo polskie stopniowo nabierało coraz większego przekonania do tej, bądź co bądź nowej na terenie Mandżurji organizacji, popierając coraz to serdeczniej pracę harcerską. Tak wiec spośród starszego społeczeństwa utworzony został Patronat nad drużyną, na którego czele stanął inż. Plisowski. Patronat ten zbierał fundusze na materjalne wyposażenie drużyny w sprzęt harcerski. Działalność jego była owocna: prócz środków finansowych, któremi drużyna zawsze mogła dysponować na swe potrzeby, prócz wyposażenia technicznego — drużyna umundurowywała, ekwipowała i dokarmiała na swój koszt biedniejszych harcerzy, opłacając niekiedy za młodzież wpisy szkolne i czesne w szkołach polskich lub rosyjskich. Stowarzyszenie „Gospoda Polska" oddało bezpłatnie do dyspozycji drużyny dużą sale i ogród na cele zbiórek i ćwiczeń, oraz pokój na świetlicę, gdzie harcerze zainstalowali wkrótce własne warsztaty: stolarski i ślusarski. Dla druchen zaś została zakupiona nożna maszyna do szycia. Druchny szyły plecaki, namioty i mundury na potrzeby drużyny. Pozatem stworzono znaczną bibljotekę harcerską. Wydrukowano niezbędne broszury i instrukcje harcerskie.

W latach 1918—1920 zawrzała w środowisku polskiem w Charbinie praca. Zbiórki, ćwiczenia, gawędy obozowe, rozwijanie dyscypliny, nauka języka polskiego i literatury ojczystej, historji i geografji Polski, wreszcie gry, zabawy, wycieczki i obozy pochłaniały cały wolny czas młodzieży polskiej w Charbinie — wyrabiając charaktery i kształcąc młode dusze. Szeregi drużyny z każdym dniem rosły, po 4-ch miesiącach istnienia drużyna charbińska już liczy w 4-ch plutonach 130 ludzi (chłopców i dziewcząt).

Nie odbył się w Charbinie w tym czasie żaden obchód narodowy, czy też zjazd Polaków bez harcerzy, bez czynnego ich udziału i bez wspaniałego sztandaru drużyny. Wszelkie waśnie i walki w łonie kolonji polskiej ustawały tam, gdzie występowały karne, umundurowane szeregi młodzieży polskiej z pieśnią polską na ustach i pod białym orłem Jagiellonów.

Jeżeli pod względem techniki (sprawności terenowej) harcerskiej drużynie brakowało coś niecoś, to pod względem ideowym — polskim i społecznym harcerstwo w Charbinie przyniosło bardzo wiele korzyści. Cała młodzież polska z rosyjskich drużyn przeszła do drużyny polskiej, a gdy drużyna ta potężniała i wzmacniała swą uświadamiającą pracę polską w terenie i środowisku dosyć zrusyfikowanem — rosyjskie drużyny skautowe zaczęły chylić się ku upadkowi. W roku 1919 powstała w Charbinie 2-ga drużyna harcerska, a Komenda Harcerstwa Polskiego w Mandżurji nawiązała łączność z Władywostokiem, Irkuckiem, Nowo-Nikołajewskiem, Czytą, Chabarowskiem, Błagowieszczeńskiem i Nikolsk - Usuryjskiem. Charbin stał się ośrodkiem promieniującym na wszystkie strony. Drużyna harcerska w Charbinie swą du-

chową i fizyczną sprawnością wywalczyła sobie wśród wrogiego w zasadzie rosyjskiego otoczenia szacunek, niezależność i uznanie.

Tymczasem drużyna władywostocka pomyślnie rozwijać się zaczęła dopiero od końca 1918 roku, gdy inżynier Krzywiec przeniósł się z Charbina do Władywostoku, a kierownikiem drużyny został dr. Jakubkiewicz. Jednak ośrodek władywostocki pozostał i nadal mniej licznym, słabszym materjalnie i ideowo. W drużynie władywostockiej—bodaj najwcześniej w całem polskiem harcerstwie — uprawiane było żeglarstwo morskie.

Po porozumieniu się drużyn charbińskiej i władywostockiej został utworzony w roku 1919 dwumiesięczny letni obóz harcerski na Ruskiej Wyspie pod Władywostokiem. Między innemi trenowano żeglarstwo i wioślarstwo.

Po powrocie z obozu został zorganizowany w Charbinie kurs przysposobienia wojskowego dla starszych harcerzy, którzy zamierzali wstąpić do Wojska Polskiego. Pod kierownictwem oficerów z Dywizji Syberyjskiej przerobiono ćwiczenia strzeleckie, naukę o broni oraz regulaminy wojskowe.

Drużyny harcerskie na Dalekim Wschodzie, a zwłaszcza ośrodek charbiński, zasilały w pokaźnym stopniu pozostałe resztki oddziałów 5-ej Dywizji Syberyjskiej W. P., dając ze swych harcerskich szeregów wszystkich lub prawie wszystkich starszych chłopców; tak więc np. I Drużyna Charbińska dała w okresie marzec — sierpień 1920 r. około 20 ochotników do W. P., a drużyna Władywostocka około 10-ciu. Charakteryzując pracę harcerską na Dalekim Wschodzie należy ją przyrównać do pracy w P.O.W., która to organizacja nie dotarła tak daleko.

Tak się w zarysie przedstawiała działalność harcerska w Mandżurji i Władywostoku w latach 1917 — 1920. Począwszy od drugiej połowy 1920 r. przeważna część druhów i druchen wyjechała okrętami do Polski. Jednak i do dziś dnia istnieje drużyna harcerska w Charbinie, pielęgnująca dawne świetne tradycje.

I jeśli dziecko polskie na obczyźnie na Dalekim Wschodzie i w odległej Mandżurji mogło pozostać Polakiem — to dużo w tej mierze zawdzięcza ruchowi harcerskiemu, wzniesionemu tam na przełomie 1917/1918.

Dzięki temu setki młodzieży zostały zachowane dla polskości, wydarte od niechybnej i daleko już posuniętej rusyfikacji, oraz uniknęły wciągnięcia w wir wzajemnych, krwawych i deprawujących rosyjskich walk politycznych.

Nietylko więc rodzina polska lub szkoła na obczyźnie spełniały tę rolę, ale ideowem środowiskiem wychowawczem było i harcerstwo polskie na Dalekim Wschodzie.

B. Krzywiec.



Z regat wioślarskich na Wiśle w Warszawie.

Wrażenia z obozu LMK w Helu

W tym roku byłam dwukrotnie na brzegu Bałtyku. W gorące dnie lipcowe i jesienne wrześniowe. I nie wiem, które z nich głębszą rysę wyżłobiły w mej pamięci. Za pierwszym razem część Helu tętniła głośnem życiem obozowem. Rozbiły swe namioty obozy: propagandowy, instruktorski i szkolny. Mniej więcej od 15-go czerwca do 15-go sierpnia przybywała coraz to liczniejsza gromada, zmieniając co dwa tygodnie tych, co już musieli wyjeżdżać. Na obozie propagandowym jeden turnus trwał 14 dni. Tylko pobyt na obozach instruktorskim i szkolnym wynosił po miesiącu.

Te dwa tygodnie starałam się wykorzystać możliwie jaknajwszechstronniej. Żałowałam każdej minuty przespanej i staczałam gigantyczne walki z ową słodką ociężałością, wywołaną balsamicznem powietrzem Helu. Jednak pomimo to pogrążałam się w sen momentalnie, ilekroć przytuliłam głowę do białej poduszki, napełnionej słomą, i wyciągnęłam na sienniku swe strudzone całodziennym ruchem członki. Nie miałam nigdy dość czasu, aby zachwycać się seledynową poświatą, sączącą się poprzez zielone płótno namiotu.

Co rano po apelu, podniesieniu sztandaru i modlitwie biegłam po rannej rosie na gimnastykę, a potem na wyścigi wracałam z tłumem obozowiczów na śniadanie. Pierwszego dnia byłam wprost przerażona ilością chleba z masłem i serem na stołach w jadalni, i z oburzeniem stwierdzałam, że jest to wprost marnotrawstwem — tyle jedzenia szykować napróżno. Jakże się myliłam! Nigdy nie mieliśmy go zadużo, gdyż apetyty nasze rosły wprost zastraszająco. Po śniadaniu szłam na plażę. W rozgadanem i rozbawionem licznem towarzystwie czas mknął jak strzała, a ja odnosiłam wrażenie, że jadę w pociągu pośpiesznym i z okien wagonu przyglądam się obrazom i wypadkom.

Mieszały się gry na boisku z pogadankami, urządzanemi przez kierownictwo obozu, zaprawa do P.O.S. (podobno zdobyło tę oznakę aż 343 osób!) z odwiedzinami ważnych figur! Byłam świadkiem różnych uroczystości, jak serdecznego powitania braci Adamowiczów, owacyjnego przyjęcia przez obóz prezesa LMK gen. Dreszera, przybyłego w towarzystwie członków Zarządu: viceprezesa LMK J. Dębskiego, skarbnika dyr. Kłopotowskiego, dyr. Czermińskiego i mjr. Fularskiego. Innym razem słyszałam jeszcze tak żywy głos wielkiego pisarza Wacława Sieroszewskiego, który też znalazł się pewnego dnia w naszym obozie w Helu.

A znów popołudnia spędzałam na samotnych spacerach lub wycieczkach kutrem rybackim albo statkiem. O, cudna Gdynio, malownicza Jastrzębia Góro, Gdańsku, co tak umiesz opowiadać swemi staremi domami i ulicami piękne historje średniowieczne!

Wieczorami przebywałam na dancingach obozowych przy radjo, czy dowcipnie obmyślanej orkiestrze, lub wreszcie na ogniskach. Płynęły wówczas pieśni i gawędy.

A czas pędził jak w sto koni! Świat drżał pod naporem radości w tylu sercach, co tak ukochały morze. Godziny spędzane na złotistym piasku u stóp błękitnej wody uciekały zbyt prędko! Skończyły się upalne dnie lata i 3 tysiące kilkaset osób (w tem 200 spośród młodzieży szkolnej i około 100 uczestników obozów instruktorskich) wróciło do codziennej pracy, wchłonąwszy w siebie czar Bałtyku i zielonego półwyspu, i zrozumienie idei morskiej. Żegnano się z prawdziwym żalem z popularnymi komendantami obozów: p. Piskorskim, Radzimińskim, Gregorkiewiczem, Zyglerem oraz z ich współpracownikami.

Wróciłam jeszcze raz we wrześniu na ostatnie momenty obozowania. Ze 150 rozstawionych namiotów nie pozostało śladu, zaledwie jeszcze w domkach sosnowych wrzało życie, ale cichsze i bardziej w sobie zamknięte. Blade jesienne słońce wędrowało po turkusowem niebie, zalewając swemi promieniami liljowe plamy wrzosów i czerwień borówek. Spokój opływał lasy i piaski. Tylko morze wielkiemi białemi grzywami buntowało się, broniło wściekle przed zapomnieniem, bijąc niestrudzenie o brzeg, wyrywając trawy - włosy biednym piasczystym diunom, szarpało korzenie drzew, jęcząc i prosząc, grożąc i krzycząc „pamiętajcie o mnie!“

To-Mara.

Obóz żeglarsko propagandowy nad Naroczą

Red. „Polski na morzu" otrzymała od jednego z młodych uczestników obozu LMK nad jez. Narocz niżej zamieszczone „migawki obozowe".

JESTEŚMY...

Przyjeżdżamy na obóz.

Zdaleka widać wielkie litery LMK, ułożone z jałowca na ścianach baraku.

Spodziewasz się ujrzeć solidnych „wilków morskich", a to istna kolonja nagusów.



Wyjazd na wycieczkę w obozie LMK nad Jez. Narocz.

Rozkrzyczana banda biega w spodenkach lub kostjumach kąpielowych. Szczytem elegancji jest noszenie spodni treningowych.

Tylko p. Instruktor — mąż stale wytworny — robi mylne wrażenie poważnego swą żeglarską czapką.

SZARY DZIEŃ „ROBOCZY".

W godzinach rannych (zależnie od słońca, wiatru i samopoczucia p. Instruktora) rozlegały się jękliwe dźwięki pobudki.

Pobudka jest instytucją nad wyraz ponurą, sprowadza bowiem porządnego żeglarza, sterującego po bezbrzeżach marzeń, na zimną rzeczywistość boiska.

Aby zaś się dobrze trawiło, aplikowano nam przeróżne „wyrafinowane" męki. Nosiło to ogólną nazwę rannej gimnastyki.

Po gimnastyce naiwni (a takich było niewielu) szli myć się i kąpać do jeziora.

Skoro amatorzy zimnej wody już nieco sfilistrzeli, p. Instruktor usunął ze wszystkich swych podbródków uciążliwy zarost, a koleżanki ostatecznie ukończyły ranną toaletę, trąbiono na modlitwę.

Po modlitwie następowało poważne i uroczyste podniesienie na maszt bandery ligowej, poczem rozlegała się długo oczekiwana komenda: **„Do śniadania galopem rozejść się!"**.

Dopiero gdy wszyscy byli syci rozpoczynała się właściwa „praca" obozowa.

Brak wiatru wprowadzał do zajęć trudną, lecz konieczną teorję żeglowania.

Potem każdy oddawał się własnym pomysłom.

Uparci entuzjaści spowrotem włazili do wody, inni woleli ją obserwować z wiosłowych kajaków, lub poprostu z plaży.

Prawdziwych rozkoszy zażywaliśmy dopiero w dnie wietrzne. Zupełnie inne życie panowało wtedy na obozie.

Pobudka rozlegała się niezwykle punktualnie. Pierwsza załoga połykała szybko śniadanie i pędziła na przystań.

Zbyt powszechnie znane są rozkosze jachtingu, byśmy mieli się nad niemi rozwodzić



Powrót do obozu po ćwiczeniach na wodzie.

Ograniczę się przeto do podania jedynie ich strony technicznej.

Łypnąwszy wzrokiem na kierunek wiatru, kazał sternik wyciągnąć łódź z **boksu** (1) i **przycumować** (2) pod wiatr do pomostu. Sprawdziwszy, czy **takielunek** (3) jest w porządku, rozkazywał **uzbrajać** (4) łódź. Wybierano więc najpierw **fokfał** (5), a następnie **szponę** (6) i **pikfał** (7), które się silnie **knagowało** (8). Po założeniu **szakli** (9) na **wodzidło** (10) i przeciągnięciu **fokszkotów** (11) przez pierścienie łódź była gotowa do **odcumowania**. Sternik raz jeszcze sprawdzał, czy wszystko jest w porządku i czy w łodzi znajdują się takie przedmioty, jak **pychówka (12)** i koło ratunkowe. Załoga zajmowała swoje miejsca, sternik brał do ręki **rumpel** (13) i **szkotgrot** (14) i łódź mniej lub więcej majestatycznie odpływała od brzegu po ostatniej komendzie **„cumy rzuć!"**.

Wszystkim tym czynnościom przyglądał się instruktor, który nie omieszkał zauważyć i wypomnieć każde najdrobniejsze nawet niedociągnięcie.

PŁONIE OGNISKO...

W czwartki i niedziele na wysokiem wzgórzu płonęło ligowe ognisko.

Już od obiadu toczono namiętne dyskusje, popierane rzeczowemi (czytaj dosłownie) argumentami, kto ma dziś zbierać drzewo.

Kierownik ogniska już na kilka dni naprzód chadzał ponury i pełen zgryzoty. Ułożenie programu nie było rzeczą prostą.

Natchnione genjusze i głębokie talenty, jakich niewątpliwie pełen był obóz, skromnie kryły się po barakach, tak, że dopiero w blasku iskier jałowcowych trzeba było ich odnajdywać.

BILANS.

I byłoby na obozie wprost cudownie, gdyby nie brak dostatecznej ilości sprzętu żeglarskiego.

Myślę jednak, że założony na obozie „Związek Pionierów Ligowych" ideę wychowania wodnego wszczepi w polską rzeczywistość i na przyszły rok bandery ligowe załopocą radośnie na licznych masztach.

Michał Sumiński

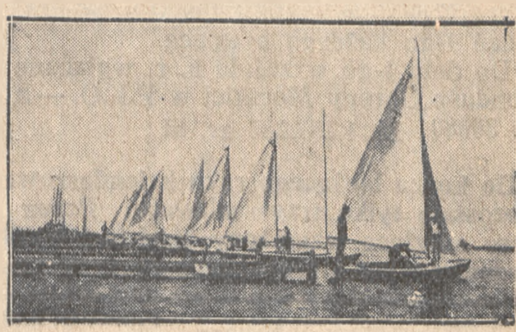
Harcerski Ośrodek Morski w Jastarni

Zawsze sądziłam, że niema piękniejszego sportu ponad znane mi żeglarstwo powietrzne w górach. Zwłaszcza podczas porywistego wiatru samolot bezsilnikowy, wydmuchiwany w chmury jak piłka, nie zawsze pozwolił się opuścić na ziemię i chętnie lubił trzymać się na grzywach mocnego wichru. Były i takie chwile, że kiedy wniebowzięty pilot najmniej się tego spodziewał, nagle zdradzieckie wiry „zstępujące" z całą siłą „przydusiły" szybowiec szkolny lub treningową „Czajkę" do zbocza góry, tak, że tylko swej przytomności i bystrości orjentacji zawdzięczał całość aparatu i siebie.

Aż w tym roku w lecie, jednego pięknego dnia znalazłem się w Jastarni w Akademickim Związku Morskim, ładnym Obozie Wyszkolenia Żeglarskiego.

Niedaleko Obozu Akademickiego Związku Morskiego zobaczyłam inny, odmienny obóz. Nie mogąc zdala rozpoznać bandery Ligi M. K., zaciekawiona podeszłam bliżej, chcąc się upewnić, co to za nowy obóz, o drewnianym budynku, na którego czworograniastej wieżyczce powiewała flaga z „lilijką" i inicjałami „H. O. M.". Domyśliłam się odrazu, że to Harcerski Ośrodek Morski.

Budynek posiada olbrzymią halę, w której mieszczą się równiutkemi klateczkami, śliczne — zupełnie po wojskowemu — zasłane łóżka harcerzy. Część hali obrócona jest na skład, w którym mieszczą się skrzynie ze sprzętem nawigacyjnym każdej łodzi. Dość szeroki środek hali przeznaczony jest dla ćwiczeń, gier i... tańców, podczas audycyj radjowych — godziwej rozrywki dla przyszłych wilków morskich. Budynek ten mieści w sobie aż 106 uczestników i 24 instruktorów, dobranych ze



Jachty Harcerstwa Wodnego w Jastarni.

wszystkich dzielnic Polski poto, aby po ukończonym kursie, cały kraj otrzymał odpowiednio wyszkolonych instruktorów. Widzę tu uczestników w wieku od 20 do 35 lat.

Komenda Harcerskiego Ośrodka Morskiego prowadzi planową pracę. Zdając sobie sprawę, że na przygodnych jednostkach morskich, nie da się należyc e wyszkolić kapitanów żeglarskich, których jest dotkliwy brak w Polsce; zakupiła ona tabor wodny, począwszy od najmniejszych jednostek. Widzę tu dwutonowe jachc'ki osobowe, wingbooty, nazwane — podobnie jak szybowce — „Czajkami“. Większy jacht— narybek — stanowi kołysząca sie w zatoce „Grażyna“. Dalej, najszybszy w Polsce, bo do 100 klm. na godzinę mknący ślizgowiec i wreszcie nowonabyty „szkuner“ — 275 tonn — który potężnemi masztami króluje nad Jastarnią.

Już od wczesnego ranka, rozlega się w Harcerskim Ośrodku Morskim pobudka. I choć harcerze chcieliby pospać dłużej — jak nieraz w domu — głos pobudki, przypominający o ciekawych wypadach jachtowych na pełne morze, każe się im zrywać na równe nogi. A jaka miła jest praca w terenie. Ileż radości dają gry sportowe, nie mówiąc o przygodach na nocnych wypadach na szkunerze lub małych jachtach. Piękne te chwile pozostaną na zawsze w sercach wdzięcznej rzeszy harcerskiej. Małe wingbooty uwijają się po morzu, jak ruchliwe ptactwo wodne. Zwłaszcza podczas wiatru, kiedy jedna Czajka za drugą podrywa się i płynie chyżo po zatoce, na białych skrzydłach żagla. Ale bodajże największą atrakcją i dumą harcerzy jest potężny szkuner, którego kapitanem jest harcerz por. Kuczyński.

Opuszczając Harc. Ośr. Morski, zrozumiałam że żeglarstwo wodne zdobyło dla siebie na zawsze o jedną entuzjastkę więcej.

Maria Wardasówna

Wiadomości organizacyjne

Pełny wykaz składek na F.O.M. drukowany był w „Morzu“, wykaz składek kół szkolnych — w „Polsce na Morzu“. Wobec tego, że wykazy te z każdym miesiącem zajmować musiały coraz więcej miejsca w powyższych czasopismach, uszczuplając stronice, przeznaczone na artykuły, szczegółowe sprawozdanie miesieczne zbiórki na F.O.M. drukowane będzie oddzielnie.

Pełny wykaz miesięcznych składek na F.O.M. rozsyłany będzie do wszystkich Oddziałów Ligi oraz do prasy codziennej. W czasopismach LMK podawać będziemy tylko stan konta F.O.M. w P.K.O. na dzień 1-go każdego miesiąca.

Do dnia 1-go września b. r. wpłacono na Fundusz Obrony Morskiej w P.K.O. — Konto 30680 Zł. 1.287.285 gr. 61

Do końca bieżącego roku kalendarzowego pozostało tylko trzy miesiące. Przez te trzy miesiące wzmożony musi być wysiłek organizacyjny i propagandowy przy zbiórce na F.O.M. Członkowie Ligi obowiązani są słowem i czynem szerzyć hasło polskiej siły na morzu przez stałe świadczenie wszystkich na rzecz F. O. M.

*

LMK zakupiła z funduszu kolonjalnego żaglowiec motorowy, który pod nazwą M. Ż. „Elemka“ wyruszy z Gdyni, jako szkolny statek handlowy ok. 1 listopada b. r., prawdopodobnie w podróż do portów Afryki.

*

Ukazał się pierwszy zeszyt nowego, perjodycznego wydawnictwa LMK „Sprawy Morskie i Kolonjalne“. Cena pojedyńczego zeszytu 3 zł., prenum. roczna 10 zł.

*

Nakładem LMK ukaże się w najbliższym czasie Kalendarz Morski i Kolonjalny na 1935

*

Po rozstrzygnięciu konkursu na projekt schroniska LMK w Gdyni przystąpiono już do opracowania planów jego budowy.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18. admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. zakl. graf. „PRASA POLSKA“ S. A. Warszawa